**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/8784**

**18. Wahlperiode** 13.06.2016

# Antwort
## der Bundesregierung

### auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Frank Tempel, Christine Buchholz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 18/8574 –

## EU-Drohnen auf der „Weltraumdatenautobahn“ von Airbus

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Agenturen der Europäischen Union wollen in naher Zukunft Drohnen zur Grenzüberwachung und Einhaltung des Umweltschutzes einsetzen. Zuerst beträfe dies das Mittelmeer. So hat es der Direktor der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), Markku Mylly, in einem Interview bestätigt (EurActiv vom 7. März 2016). Das Aufspüren von Geflüchteten sei einer der Bereiche, in denen Drohnen eingesetzt werden sollen. Möglich wäre auch, die Einhaltung von Treibhausgasstandards zu überwachen oder den Schwefelanteil im Schiffstreibstoff zu ermitteln. Drohnen könnten mit Sensoren ausgestattet werden, die über den ausgestoßenen Qualm eines Schiffes den verwendeten Kraftstoff bestimmen. In einer Mitteilung vom Dezember 2015 hatte die Europäische Kommission bereits Details zu den Plänen erklärt (COM(2015) 667 final vom 15. Dezember 2015). Demnach ist die Aufrüstung mit Drohnen und Satelliten Teil der Neustrukturierung jener drei EU-Agenturen, die mit Überwachungsaufgaben der Meere und Küsten betraut sind. Die Grenzschutzagentur FRONTEX, die EMSA und die Europäische Fischereiaufsichtsagentur (EFCA) verschmelzen dafür zu einer neuen Agentur. Sie soll vorrangig die „Kerntätigkeit“ von FRONTEX erledigen.

Einzelheiten werden im Rahmen eines Pilotprojekts präzisiert. Ziel ist die möglichst reibungslose Weiterverwendung bestehender Systeme sowie die Einführung „neuer, moderner Technik“. Als „Mittel in der gesamten Überwachungskette“ sollen Drohnen die Satellitenaufklärung, Schiffspositionsdaten und die Überwachung durch Seeaufklärungsflugzeuge und Patrouillenboote ergänzen. Drohnenflüge könnten gleichzeitig in vier Interessenbereichen erfolgen. Die Europäische Kommission nennt hierfür die griechisch-türkische Seegrenze, das zentrale Mittelmeer vor Libyen, die Straße von Gibraltar und das östliche Mittelmeer um Zypern. Die Drohnen sollen von mobilen Einheiten geführt werden, die „im Falle neu entstehender Schwerpunktgebiete“ an die jeweiligen Außengrenzen verlegt werden können (Mitteilung der Europäischen Kommission vom 15. Dezember 2015).

Die Nutzung unbemannter Luftfahrzeuge wird von der Europäischen Kommission als kostengünstigere Alternative zu bemannten Aufklärungsflugzeugen bezeichnet. Zur Übertragung von Daten zur Steuerung und Aufklärung sollen die

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern vom 10. Juni 2016 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Drohnen die „Weltraumdatenautobahn“ des Rüstungskonzerns Airbus nutzen (Bundestagsdrucksache 18/7754). Zwei Satelliten werden für dieses europäische Datenrelaissystem (EDRS) in 36 000 Kilometer Höhe auf eine geostationäre Umlaufbahn gebracht. Sie dienen als Zwischenstation der Funkverbindung von Drohnen und ihren Bodenstationen. Das System beschleunigt die Übertragungsgeschwindigkeit enorm und erreicht Nahe-Echtzeit. Auch der Einsatzradius der Drohnen vergrößert sich deutlich. Die Daten werden per Laser übertragen und kommen in verschiedenen Formaten, weshalb bei der FRONTEX weitere Änderungen an Hard- und Software erforderlich sind. Die EMSA prüft derzeit die erforderlichen Maßnahmen.

## Vorbemerkung der Bundesregierung

Das von der Europäischen Kommission vorgelegte Maßnahmenpaket zur Weiterentwicklung des Europäischen Grenz- und Küstenschutzes sieht unter anderem einen Ausbau der Zusammenarbeit der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache (EBCG – bislang FRONTEX), der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur (EFCA) und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) vor. Ziel der Legislativvorschläge ist hierbei eine verstärkte Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den einschlägigen Agenturen der Europäischen Union, um weitere Synergien zwischen den einzelnen Tätigkeitsbereichen zu schaffen und den nationalen Behörden, die Aufgaben der Küstenwache wahrnehmen, noch effizientere und kostengünstigere Unterstützung anbieten zu können. EFCA und EMSA werden in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufgaben übertragen; das bestehende Mandat der beiden Agenturen bleibt jedoch unangetastet. Eine „Verschmelzung“ der vorgenannten EU-Agenturen erfolgt nicht.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Fähigkeiten der EU-Mitgliedstaaten zur seegestützten Überwachung ihrer Außengrenzen, und inwiefern ist es notwendig, diese Fähigkeiten durch Einsatzmittel von Agenturen der Europäischen Union zu erweitern?

Die Bewertung der Fähigkeiten der EU-Mitgliedstaaten zur seegestützten Überwachung ihrer Außengrenzen erfolgt im Rahmen des Schengen-Evaluierungs- und Überwachungsmechanismus nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 1053/2013. Über die Ergebnisse der Evaluierungen werden die nationalen Parlamente, das Europäische Parlament und der Rat nach den Artikeln 19 und 20 der vorgenannten Verordnung durch die Europäische Kommission informiert.

2. In welchen prioritären Interessenbereichen sollten solche EU-Mittel eingesetzt werden?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Für welche Zwecke könnten Drohnen als „Mittel in der gesamten Überwachungskette“ aus Sicht der Bundesregierung zur Grenzüberwachung und Einhaltung des Umweltschutzes eingesetzt werden (COM(2015) 667 final vom 15. Dezember 2015)?

Dienste ferngesteuerter Luftfahrtsysteme, sog. Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS, auch Drohnen genannt), sind vielfältig verwendbar und können zur Erfüllung unterschiedlicher öffentlicher Aufgaben auf See eingesetzt werden, z. B. zur Grenzüberwachung, Sicherung der Seefahrt, Suche und Rettung, Verschmutzungserkennung oder Fischereiaufsicht.

Aufbauend auf den bereits vorhandenen Seeverkehrsinformationssystemen der EMSA können RPAS die derzeitigen Möglichkeiten der maritimen Überwachung ergänzen. RPAS-Sensoren können dabei gleichermaßen für die Einhaltung des Umweltschutzes als auch für Grenzüberwachung genutzt werden. Im Einzelnen können insbesondere folgende Objekte erkannt werden: Schiffe (einschließlich kleinerer Holz- und Gummiboote), Menschen in Seenot, Meeresverschmutzungen durch Öl oder andere gefährliche Schadstoffe (abhängig von der Substanz) sowie Schwefeloxide in Schiffsabgasen.

4. Was ist der Bundesregierung über den Zeitplan der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zum Beginn des Einsatzes von Drohnen über dem Mittelmeer bekannt (Bundestagsdrucksache 18/8531)?

Der Abschluss der Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene bleibt abzuwarten.

5. Was ist der Bundesregierung über die Gründe der EMSA bekannt, die Drohnen nicht durch die neue „Agentur für die Grenzschutz- und Küstenwache" zu kaufen, sondern ihren Betrieb an einen anderen Dienstleister auszulagern?

   a) Wo sollte die von der EMSA beschriebene zentrale Anlaufstelle, bei der die Aufklärungsdaten der Drohnen verarbeitet werden, aus Sicht der Bundesregierung angesiedelt werden?

   b) Was ist der Bundesregierung über Pläne bekannt, die Drohnen in mobilen Einheiten zu führen, die „im Falle neu entstehender Schwerpunktgebiete" an die jeweiligen Außengrenzen verlegt werden können, und wo wären diese Einheiten angesiedelt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 bis 5b gemeinsam beantwortet.

Es ist als sinnvoll zu erachten, von RPAS-Diensten gelieferte Daten in die bestehenden Seeverkehrsinformationssysteme der EMSA zu integrieren und dort in das Gesamtbild des Seeraumes aufzunehmen. Die Agentur verfügt bereits über vielfältige maritime Daten und weitreichende Erfahrung mit dem Erstellen von maritimen Situationsbildern.

Nach Kenntnis der Bundesregierung soll der Einsatz von RPAS auf entsprechende Anfrage eines Mitgliedstaates oder ggf. auch der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache erfolgen. Je nach Bedarf sollen die zur Verfügung stehenden RPAS dann beliebig stationiert werden. Die Einsatzorte basieren auf operativen Erfordernissen sowie technischen Rahmenbedingungen der Flugkörper.

6. Inwiefern hält die Bundesregierung die von der Europäischen Kommission bzw. dem European RPAS Steering Group veröffentlichte Roadmap zur Integration zivil genutzter Drohnen in den allgemeinen Luftraum für realistisch, wonach die gleichberechtigte Teilnahme ab dem Jahr 2024 eingeführt werden kann, und welche eigenen Anstrengungen unternimmt sie hierzu (http://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas/index_en.htm)?

In dem Entwurf einer Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (COM(2015) 613 final) vom 7. Dezember 2015 schlägt die Europäische Kommission harmonisierte Regelungen für alle Drohnen vor. Dieser Vorschlag wird unterstützt, eigene nationale Anstrengungen zur gleichberechtigten Integration zivil genutzter Drohnen in den allgemeinen Luftraum werden nicht unternommen.

7. An welchen der Kommissionsmitteilung COM(2014) 207 final vom 8. April 2014 bezeichneten Arbeitsbereichen

   a) Steuerung und Kontrolle, einschließlich Frequenzzuweisung und -verwaltung;

   b) Erkennungs- und Ausweichtechnologien;

   c) Gefahrenabwehr in Bezug auf physische, elektronische oder Cyber-Angriffe;

   d) transparente harmonisierte Notfallverfahren;

   e) Entscheidungskapazitäten zur Gewährleistung eines standardisierten bzw. berechenbaren Verhaltens in allen Flugphasen;

   f) den Faktor Mensch betreffende Fragen wie die Pilotentätigkeit

   sind deutsche Behörden, Institute oder Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung beteiligt?

Wie in der Kommissionsmitteilung aufgeführt, knüpfen die vorgesehenen Aktivitäten an bereits bestehende Initiativen, hier insbesondere die Arbeiten der JARUS-Gruppe und die Arbeiten des RPASP der ICAO (International Civil Aviation Organization) an. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist Mitglied in der JARUS-Gruppe, das Luftfahrt-Bundesamt im RPASP. Eine Liste der deutschen Firmen, die in den einzelnen Arbeitsbereichen, beispielsweise im Rahmen der Europäischen Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung (European Organisation for Civil Aviation Equipment – EUROCAE) mitarbeiten, liegt der Bundesregierung nicht vor.

8. Welche EU-Forschungsprojekte zur Erprobung der Integration unbemannter Drohnen in den zivilen, nicht segregierten Luftraum sind der Bundesregierung bekannt, und wer führt diese durch?

Innerhalb des siebten Forschungsrahmenprogramms wurde im Programm „Security Research“ das Projekt „OPARUS – Open Architecture for UAV-based Surveillance System“ gefördert. An diesem Vorhaben waren folgende Partner beteiligt:

– Sagem Defense Securité SA,
– Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych,
– BAE Systems (Operations) Ltd.,
– Dassault Aviation SA,
– Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.,
– Airbus Defence and Space SA,
– Israel Aerospace Industries Ltd.,
– Instituto Nacional de Tecnica Aeroespacial Esteban Terradas,
– Ingeniera de Sistemas para la Defensa de Espana SA – ISDEFE,
– Office National d'Etudes et de Recherches Aerospatiales,
– Selex Galileo SPA,
– Thales Communications & Security SA,
– Thales Systèmes Aéroportés,
– Tony Henley Consulting Ltd.

Innerhalb von HORIZONT 2020 wird im Rahmen der Maßnahme „Marie Skłodowska-Curie Innovative Training Networks“ das Vorhaben „MarineUAS – Autonomous Unmanned Aerial Systems for Marine and Coastal Monitoring“ gefördert. Daran sind folgende Partner beteiligt:

– Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet,

– Instituto Superior Tecnico,

– Universidade do Porto,

– Linköpings Universitet,

– Universidad de Sevilla,

– Maritime Robotics AS,

– Norut Northern Research Institute AS,

– Fundacion Andaluza para el Desarrollo Aeroespacial,

– Honeywell International SRO,

– Innovationsgesellschaft Technische Universität Braunschweig mbH.

a) Wann und wo sollen diese Projekte in Flugversuchen getestet werden, und welche Drohnen oder „Optionally Piloted Vehicles“ (OPV) kommen dabei zum Einsatz?

Zu Flugversuchen im Rahmen der Vorhaben OPARUS und MarineUAS liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

b) Inwiefern treffen Berichte zu, dass sich deutsche Behörden (hier: die Bundeswehr) für OPV des Typs Q01 vom deutsch-katarischen Herstellerunternehmen REINER STEMME Utility Air-Systems GmbH (RS-UAS) interessiert (Pressemitteilung RS-UAS vom 20. März 2016)?

Im Rahmen des Projektes „Kompetenzerhalt Medium Altitude Long Endurance (MALE) Unmanned Aerial Systems (UAS)“ nahmen am 16. März 2016 Vertreter der Bundeswehr an einer Open House Veranstaltung zur Vorstellung des „Optionally Piloted Aircraft (OPA) STEMME Q01“ des Unternehmens Reiner Stemme teil.

9. In welchem Zusammenhang wurden oder werden Anlagen des von den drei verbliebenen Nutzernationen Griechenland, Niederlande und Deutschland betriebenen NATO Missile Firing Installation (NAMFI) Users Committee auf Kreta für Trainings oder Vorführungen von Drohnen genutzt (Bundestagsdrucksache 18/8357)?

Im Rahmen des taktischen Schießens von Flugabwehrraketeneinheiten der Nutzer NAMFI (NATO Missile Firing Installation Users Committe) werden Drohnen als Zieldarstellung eingesetzt. Eine weitere bisherige Nutzung NAMFI für Training oder Vorführungen von Drohnen ist nicht bekannt. Zu künftigen Trainings- oder Vorführungsflügen wird auf die Antwort zu Frage 9a verwiesen.

a) Inwiefern hat das NAMFI Users Committee dem EU-Drohnen-Projekt SUNNY die „Zustimmung für firmenseitige Demonstrationsflüge“ erteilt, wann sollen diese erfolgen, und welche Drohnen werden getestet?

Die Zustimmung für die Nutzung des Luftraums wurde durch die NAMFI erteilt. Flüge sind für die 43. und 44. Kalenderwoche 2016 geplant. Nach Firmenangaben werden für das Projekt Drohnen der MALE-Klasse genutzt. Im Rahmen der Vorstellung SUNNY bei NAMFI wurden die Systeme Antex, SCHRAB II, Ouranos UAV und Etheras benannt. Angaben zu den Herstellern wurden nicht übermittelt.

b) Inwiefern treffen die Angaben des Projektes zu, wonach unter anderem die deutschen Teilnehmer des NAMFI Users Committee großes Interesse an den Drohnen gezeigt hätten und das Projekt bzw. die Testflüge so gut es geht unterstützen würden („feedback and interest was strong and SUNNY will be supported as much as possible during the DEMO activity“; www.sunnyproject.eu/news.aspx)?

Die Äußerung der Firma im Internet kann seitens der Bundesregierung nicht bestätigt werden.

10. Welche „speziellen Anomalie-Algorithmen und Prognosetools“ welcher Hersteller werden nach Kenntnis der Bundesregierung von der EU-Grenzschutzagentur FRONTEX genutzt, um Auskunft über die bisherigen, gegenwärtigen und „möglichen künftigen Bewegungen“ von Schiffen geben zu können (Bundestagsdrucksache 18/8357)?

Zu den Herstellern und technischen Einzelheiten der „speziellen Anomalie-Algorithmen und Prognosetools“ liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit und Fehleranfälligkeit der Technologie, deren „vorgegebene Anomalie-Parameter“ auch in jenen Seegebieten zum Einsatz kommen, in denen die Bundespolizei zur Bekämpfung unerwünschter Migration im Einsatz ist (z. B. Einsatzgebiete der FRONTEX-Operationen Poseidon Sea und Triton; Bundestagsdrucksache 18/8357)?

Die Anomalie-und Prognosetools wurden vorrangig für die Detektion und Überwachung größerer Seegebiete konzipiert. Vor dem Hintergrund der geringen Distanz bei den Einsatzgebieten der genannten FRONTEX-Operationen (insbesondere griechisch-türkische Grenze) ist die Technologie bisher nicht verwandt worden.

12. Auf welche Weise sollen die deutschen zivilen und militärischen Behörden, die Aufgaben der Küstenwache übernehmen, mit der derzeit geplanten neuen „Agentur für die Grenzschutz- und Küstenwache“ zusammenarbeiten, und welche rechtlichen oder organisatorischen Regelungen müssen hierfür getroffen werden?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

a) Mit welchen Behörden und in welchen Projekten nahm oder nimmt die Bundesregierung am Aufbau eines „gemeinsamen Informationsraums“ (CISE) teil?

An dem Cooperation Project Maritime Surveillance (COOP), das am 31. März 2014 beendet wurde, haben Vertreter des BMVI mit der Wasserstraßen- und

Schifffahrtsverwaltung (WSV) sowie des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) teilgenommen.

Im Rahmen des derzeit laufenden EUCISE2020-Projekts – European test bed for the Common Information Sharing Environment in the 2020 perspective – wird Deutschland durch verschiedene Stellen vertreten, die sich für die Beteiligung an diesem Projekt unter der Bezeichnung „Federal German Maritime Safety and Security Consortium“ zusammengeschlossen haben. Dieses Konsortium besteht aus Vertretern des BMVI mit der WSV und des BMVg.

b) Inwiefern würden auch Daten deutscher militärischer Patrouillenschiffe und -flugzeuge in den CISE eingespeist?

Im Rahmen des EUCISE2020-Projekts ist kein Datenaustausch mit deutschen militärischen Patrouillenschiffen und -flugzeugen vorgesehen.

13. Was ist der Bundesregierung über Teilnehmende einer „Task Force” der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) bekannt, die das Risiko von Zusammenstößen von Drohnen mit Flugzeugen untersuchen soll (Mitteilung auf dem Internetauftritt der EASA vom 4. Mai 2016)?

a) Welche Vorfälle, Studien oder sonstige Untersuchungen haben deutsche Luftfahrtbehörden der EASA hierfür gemeldet bzw. übermittelt?

b) Welche eigenen Forschungen oder Untersuchungen stellen Behörden der Bundesregierung hierzu an, und wer nimmt daran teil?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist bislang nur bekannt, dass die EASA ein Forschungsvorhaben über die Auswirkungen von Kollisionen mit Drohnen vorgesehen hat. Einzelheiten zum Stand dieses Vorhabens sind der Bundesregierung nicht bekannt. Eigene Forschungen oder Untersuchungen mit den gleichen Forschungsinhalten sind nicht geplant.

14. Was ist der Bundesregierung über einen kostenlosen Datendienst mit Satellitenempfängern bekannt, mit dem die EMSA in Zusammenarbeit mit der Europäischen Weltraumorganisation die Ortung von Schiffspositionsdaten (AIS) zur Verfügung stellt, und bis wann wird dieser Dienst angeboten?

Bisher stellt die EMSA in Zusammenarbeit mit der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) über ihre Seeverkehrssysteme kostenlos Satelliten-AIS-Datendienste (SAT-AIS) für andere EU-Agenturen und die Mitgliedstaaten bereit. Diese Daten werden bis zum 31. August 2016 von der ESA finanziert; danach läuft das entsprechende Forschungs- und Entwicklungsprogramm endgültig aus.

SAT-AIS-Daten sind eine überaus wertvolle Informationsquelle, die eine starke Verbesserung für die maritime Lageerfassung darstellt. Sie hilft sowohl den Mitgliedstaaten als auch den EU-Agenturen und -Einrichtungen bei der Erfüllung ihrer Überwachungsaufgaben. Um auch künftig eine gleichbleibende Qualität der maritimen Lageerfassung sicherstellen zu können, sollen satellitenbasierte AIS-Daten nunmehr durch die EMSA eingekauft werden. Eine Ausschreibung hierzu läuft derzeit.

15. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, welche Änderungen an Hard- und Software bei FRONTEX vorgenommen werden müssen, damit die auf der „Weltraumdatenautobahn“ übermittelten Datenstrukturen über technische Schnittstellen verarbeitet werden können?

    a) Wie hoch sind die entsprechenden Investitionen, die von der Europäischen Kommission zunächst nur als „erheblicher Kostenfaktor“ beziffert werden?

    b) Aus welchen Programmen werden diese Kosten finanziert, und inwiefern könnten diese aus dem europäischen Datenrelaissystem übernommen werden?

    c) Welche Pilotprojekte zur Entwicklung entsprechender Fähigkeiten zur Verarbeitung der Daten bei FRONTEX oder dem Europäischen Grenzkontrollsystem (EUROSUR) sind der Bundesregierung bekannt, und wer nimmt daran teil?

Die Fragen 15 bis 15c werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

16. Welche weiteren Details zu einem „hohen Interesse“ aus Japan, Frankreich und den Vereinigten Staaten an der Technologie von Laserkommunikationsterminals der „Weltraumdatenautobahn“ kann die Bundesregierung erläutern (Bundestagsdrucksache 18/7754), und woher ist ihr diese Nachfrage bekannt?

Japan plant im Jahr 2019 einen eigenen Datenrelais-Satelliten mit einem optischen Terminal zu starten. Das DLR-Raumfahrtmanagement (Deutsche Luft- und Raumfahrt – DLR), die ESA und die industriellen Partner haben der Japanischen Raumfahrtagentur JAXA vorgeschlagen, Synergien zwischen diesem System und dem Europäischen Datenrelaissystem (EDRS – sog. Weltraumdatenautobahn) auszuloten und zu nutzen. Frankreich ist kein EDRS-Teilnehmerstaat, verfolgt EDRS jedoch sehr aufmerksam.

ESA und die industriellen Partner Airbus und Tesat führen regelmäßig Gespräche mit potentiellen privaten, institutionellen und militärischen EDRS-Kunden u. a. aus den USA und Frankreich. Das DLR-Raumfahrtmanagement wird informiert und nimmt teilweise an den Gesprächen teil.

17. Was ist der Bundesregierung über die Einhaltung des Zeitplans zum operationellen Betrieb der „Weltraumdatenautobahn“ bekannt, der ab Mitte 2016 aufgenommen werden sollte (Bundestagsdrucksache 18/7754)?

Der erste EDRS-Kommunikationsknoten wurde im Januar 2016 gestartet. In der 22. Kalenderwoche wurden im Rahmen der Inbetriebnahme erste Datenübermittlungen von Sentinel 1A-Aufnahmen über EDRS-A durchgeführt. Ein erster operationeller Betrieb soll ab Juli 2016 aufgenommen werden.

18. Für welche einzelnen Anwendungen von Satellitenfernerkundung der Copernicus-Programme „Emergency Management Service“ und „Copernicus Security Service“ soll die Nahe-Echtzeit-Nutzung der „Weltraumdatenautobahn“ nach Kenntnis der Bundesregierung durch Notfallorganisationen, Militär- und Grenzbehörden genutzt werden?

Die Nahe-Echtzeit-Nutzung von Copernicus Satellitendaten in Europa wird durch das EDRS nicht genutzt.

19. Wann sollen die „User Ground Stations“ von Airbus Defence and Space in Neustrelitz und Matera nach Kenntnis der Bundesregierung fertiggestellt sein, und welche Aufgaben würden dann vom derzeit genutzten „Mission Operation Center“ in Weilheim übernommen?

Die Nutzer-Bodenstation in Neustrelitz befindet sich im Aufbau und wird mit DLR-F&E Mitteln erstellt. Die Nutzer-Bodenstation in Matera wird auf Initiative der italienischen Raumfahrtagentur ASI und mit italienischen Mitteln einer separaten Unterlinie des EDRS-Programms finanziert. Derzeit wird eine entsprechende Ausschreibung durchgeführt, ein Fertigstellungstermin kann daher nicht angegeben werden.

Das Missions-Betriebszentrum in Weilheim übernimmt im Auftrag von Airbus Defence and Space die Missionsplanung für EDRS.

20. Was ist der Bundesregierung über Zusatzkosten der „Weltraumdatenautobahn“ bekannt, die bei den bisherigen Kosten von rund 520 Mio. Euro nicht enthalten sind (Bundestagsdrucksache 18/7754)?

Mit der angesprochenen Summe wird das vertraglich vereinbarte EDRS System umgesetzt: Entwicklung, Bau und Start zweier EDRS-Kommunikationsknoten, Ausstattung der Sentinel 1B und 2B mit Nutzerterminals und Betrieb des EDRS-Systems für den Ankerkunden Copernicus sowie die ISS als weiterer Ankerkunde für einen Ka-Band-Relaisdienst. Über Zusatzkosten für dieses EDRS-System liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

21. Auf welche Weise wird die Nutzung der „Weltraumdatenautobahn“ zum Nahe-Echtzeit-Empfang von Satellitendaten nach Kenntnis der Bundesregierung durch die EMSA im Rahmen von Copernicus geprüft, und wer führt diese Prüfung durch?

Im Rahmen des europäischen Erdbeobachtungsprogramms Copernicus betreibt die ESA u. a. die Satelliten Sentinel-1 und Sentinel-2 im Auftrag der Europäischen Kommission. Durch einen Vertrag mit Airbus Defence and Space stehen Kapazitäten des EDRS für die Datenübertragung dieser Sentinel-Daten zur Verfügung. Die Entscheidung über die Nutzung von EDRS ist Teil der ESA-Betriebsplanung.

Nach Kenntnis der Bundesregierung prüft die EMSA derzeit, inwieweit die Satellitendaten, welche für EMSA aufgenommen werden, über das EDRS weitergeleitet werden könnten und inwieweit das Kontingent, das in dem Zusammenhang für Copernicus zur Verfügung steht, hierfür genutzt werden könnte.

22. Welche Details sind der Bundesregierung zu einem geplanten Abkommen mit dem European Union Satellite Center (SatCen) bekannt, wonach auch dort Dienste der „Weltraumdatenautobahn“ genutzt werden könnten (Bundestagsdrucksache 18/7754)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung bereitet die Europäische Kommission im Rahmen von Copernicus ein Abkommen mit dem europäischen Satellitenzentrum (SatCen) vor. Details zu einer Nutzung des EDRS durch das SatCen liegen der Bundesregierung nicht vor.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333